

EL REGRESO DE LA ESCUADRA DE LOS BAJELES DEL MAR DEL SUR

Ana María GARCÍA-JUNCO DEL PINO
(Licenciada en Historia de América)

El 22 de junio de 1779 España declara oficialmente el rompimiento de hostilidades contra Gran Bretaña. Al día siguiente sale de Cádiz, para unirse en Brest a la francesa, la escuadra de don Luis de Córdoba. Su meta es la invasión de Gran Bretaña.

En esta campaña participa el capitán de navío Antonio Bacaro, como comandante del navío de 70 cañones *Ángel de la Guarda*, formando parte de la escuadra de retaguardia, bajo el mando de don Miguel Gastón. Fracasado el intento regresa a Cádiz (1).

Este mismo año es nombrado Antonio Bacaro comandante en jefe de la escuadra de los bajeles del sur.

Su cometido será dirigir la escuadra para defender el mar del Sur, las costas chilenas y el paso a ellas por el estrecho de Magallanes durante el conflicto armado.

Esta escuadra estaba compuesta por navíos de Su Majestad y otros particulares, armados para la ocasión e incentivados por la real cédula de 8 de julio de 1779, que garantizaba que toda presa enemiga hecha por navíos particulares estaba exenta de pagar el quinto real y cualquier otro derecho antiguo; las presas le pertenecían íntegramente (2).

No hay que olvidar que el 12 de octubre de 1778 se dio la gran medida comercial del siglo, al decretarse la supresión del monopolio del tráfico con las Indias adscrito a Cádiz y establecerse una amplia libertad de comercio, que atrajo a las clases burguesas (3).

Durante estos años formaron parte de esta escuadra las fragatas *Santa Paula*, *Nueva Galicia*, *Princesa de Aragón* y las particulares *Santa Bárbara*, *Begoña* y *Águila*; los navíos *San Pedro de Alcántara*, *Peruano*, *Santiago La América* y los particulares *San Miguel*, *Belén* y *Aquiles*; la urca *Montserrat*; el bergantín *San Joaquín* y *Santa Ana*, y el paquebote *Merceditas*, fletado por la Real Hacienda (4).

Los caudales necesarios para mantener esta escuadra salían de las cajas reales de Lima y los pertrechos de los reales almacenes de El Callao. El procedimiento, desde 1780 en que se separa la función de la superintendencia de la Real Hacienda del cargo del virrey, consistía en que el comandante general de ésta presentara al

(1) Fernández Duro, Cesáreo: *Armada Española*. Museo Naval, Madrid, 1973, tomo VII, capítulo XII.

(2) Fernández Duro, Cesáreo: *Op. cit.*, pág. 235.

(3) Comellas, J. L.: *H.ª de España Moderna y Contemporánea*. Edit. Rialp. Madrid, D. 1, 1971.

(4) Archivo General de Indias: Lima, 1511; Lima, 1512.

virrey los presupuestos que hacía la Junta de Marina —formada por comandantes, segundos comandantes y con asistencia del oficial ingeniero y los maestros mayores—. Y una vez reconocidos eran remitidos al superintendente delegado de la Real Hacienda. Esto se fundaba en el artículo 719 de las Ordenanzas de Arsenales, que quedará derogado el 27 de agosto de 1785, pasando los presupuestos directamente al intendente de El Callao.

Las recorridas y carenas que necesitaba esta escuadra se realizaban en el astillero de Concepción.

Antonio Bacaro solicita, repetidamente desde 1781, al virrey del Perú, Jáuregui, permiso para que la escuadra regresase a El Callao para reparar los daños, alegando la falta de capacidad del astillero de Concepción. El virrey denegaba el permiso por temor a dejar paso libre a los enemigos y creyendo ver en esta petición una excusa de los marinos para así poder vivir estos más cómodamente en El Callao; además, se veía presionado por los comerciantes, clase burguesa ascendente, que veía en peligro la arribada de sus buques mercantes.

Una vez recibida la noticia de la paz con Gran Bretaña en el virreinato del Perú, a principios de 1783, Jáuregui determina que Bacaro reúna la Junta de Marina y sea ésta la que tome la determinación. Se decide que la escuadra regrese a El Callao a realizar las carenas necesarias a las naves durante el invierno.

De esta manera, el 20 de julio de 1783 cesa la comisión de esta escuadra guardacostas del mar del Sur, iniciada a primeros de enero de 1780. El gasto que representó para la Real Hacienda se cifró en 9.686.191 reales de plata fuerte entre sueldos, medicinas, víveres, pertrechos, obrajes..., según la certificación de Francisco Martínez, oficial segundo de la Contaduría principal de Marina (5).

La paz con Gran Bretaña estaba concertada y el estado de las arcas reales dejaba mucho que desear, pero quedaban muchas tareas por concluir: las guarniciones movilizadas durante el conflicto armado habían de ser devueltas a su lugar de origen... Jorge Escobedo, superintendente delegado de la Real Hacienda del virreinato del Perú, se quejaba al rey del gasto que suponía el mantenimiento de esta escuadra para realizar estos cometidos, que podían desempeñar las naves particulares, suponiendo un coste menor y una mayor rapidez de ejecución.

Estos motivos, unidos a la necesidad de recibir caudales en la península, hizo que el rey decidiera que la escuadra saliese rumbo a España, con cargo de frutos y caudales, el 21 de junio de 1783. Así pues, el regreso fue impulsado por razones económicas; sería un ahorro, pues, las arcas reales, de un lado, gastarían menos al no tener que pagar a la aduana los gastos de mantenimiento de la Marina y de sus barcos, la reparación de éstos, tres veces más cara en El Callao que en España y, de otro lado, el transporte de caudales en naves de guerra sería más económico que en las mercantes, por mor del artículo 47 del Reglamento de Librecomercio, que concedía que las naves mercantes pudiesen cargar libremente hasta 1.000 pesos por tonelada, cuando ninguna nave de la Real Armada pudiese transportarla a España.

(5) Archivo General de Indias: Lima, 1511. Expediente 683.

Bacaro, pues, recibe del virrey de Lima la orden de regreso a España y escribe a José de Córdoba, comandante del navío *Peruano*, el 19 de septiembre de 1783, comunicándole que cuantos barcos de esta Armada estén en disposición de hacerlo han de partir rumbo a Cádiz este mismo mes (6).

Al día siguiente contesta Córdoba diciendo que su navío queda preparado para recibir la carga que hayan de acomodarle, aunque se le está construyendo un nuevo palo mayor y repasando la quilla. No obstante, sólo tiene «vasigería (*sic*) para la aguada» para cuatro meses y para la dotación con la que salió de Cádiz.

El día 19 de noviembre del mismo año (7), la Junta de Marina aprueba las disposiciones del virrey con respecto al regreso de la escuadra. Es entonces cuando el ingeniero de la Armada comienza a realizar el arqueo de las cargas a transportar por los tres navíos que saldrían en la expedición de retorno a la península: el *Peruano*, *San Pedro de Alcántara* y la fragata *Santa Paula*.

El día 24 de diciembre del mismo año, Bacaro comunica a Escobedo el arqueo de las naves, realizado por el ingeniero de la Armada (8):

Peruano:

- Arqueo: 104 cajones de cascarilla, 7.000 quintales de cobre.
- Carga para el rey: 48 cajones de cascarilla, 156 quintales de cobre.
- Carga para Marina: 56 cajones de cascarilla, 2.185,5 quintales de cobre.
- Carga del comercio: 4.814,5 quintales de cobre.

San Pedro de Alcántara:

- Arqueo: 454 cajones de cascarilla, 17.000 quintales de cobre.
- Carga para el rey: 208 cajones de cascarilla, 368 quintales de cobre.
- Carga para Marina: 246 cajones de cascarilla, 10.410 quintales de cobre.
- Carga del comercio: 6.222 quintales de cobre.

Santa Paula:

- Arqueo: 336 cajones de cascarilla, 7.000 quintales de cobre.
- Carga del rey: 100 cajones de cascarilla.
- Carga del comercio: 236 cajones de cascarilla, 7.000 quintales de cobre.

(6) Archivó General de Indias: Indiferente General 2529. Anexo A, a carta de 4-3-85, de Córdoba.

(7) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 232.

(8) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta de Bacaro a Escobedo de 24-12-1783.

A los cinco días de recibir el arqueo, Escobedo manda un oficio a Antonio Bacaro mostrando su sorpresa por éste. Se queja de la escasez de fletes que se conceden al comercio y de la diferencia del mismo con respecto a los de otras ocasiones.

Estas desavenencias entre el superintendente de la Real Hacienda del Perú y los «individuos de la Marina» se plasman en la carta de Escobedo a Gálvez, a la sazón ministro de los asuntos de Ultramar, fechada el 16 de marzo de 1784, en la que el primero dice que los comandantes y oficiales de los buques de la Armada embarcan con el producto de sus sueldos y generalas, efectos a su nombre o al de otros comerciantes para negociarlos ellos; que otorgan los fletes de comercio de manera arbitraria y que privan al rey de sus fletes. Sigue diciendo que también defraudan a la Real Hacienda poniendo los fletes de los comerciantes como suyos propios, para que no paguen derechos de aduana y ganar ellos algo más. Se queja de la elasticidad de los fletes; la capacidad del buque crece cuando se les da libertad para que ellos mismos embarquen la carga; si la carga transportada es del rey, que no les produce beneficios, el tonelaje se reduce y se alega peligro de sobrecarga.

Se basa Escobedo en la ordenanza número 7, título 4, tratado 6 de las de Marina, que otorga la facultad de disponer las cargas de los barcos de guerra que regresen a España al presidente de la Casa de la Contratación y, en su defecto, al superintendente de la Real Hacienda, que en el Perú hacía sus veces.

Molesto por estos abusos, solicita Escobedo de Gálvez que los barcos que en adelante salgan de Cádiz traigan un oficio para la Superintendencia con las órdenes, expresando el tonelaje, las generalas correspondientes a cada individuo y si se les concede la libertad de aranceles. Alude, además, al continuo choque entre las autoridades civiles y militares.

Resultado de estas quejas es la real orden del 23 de septiembre de 1784, por la que el presidente de la Casa de Contratación de Cádiz ha de cobrar todos los derechos a fletes a la escuadra del mar del Sur, incluso a las generalas (9).

El arqueo presentado a Escobedo es aprobado, aunque varía la distribución de las cargas (10):

Peruano:

- Carga para el rey: 31 cajas de cascarilla.
- Resto: 73 cajas de cascarilla, 7.000 quintales de cobre.
- 1. Carga de plata y oro: 7.382.210 pesos, 5,3/4 reales, pertenecientes:
 - A) Al Estado:
 - Del ramo de Correos: 175.000 pesos.
 - Del ramo de temporalidad: 45.000 pesos.

(9) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 232.

(10) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta de Echenique a Gálvez, de 21-8-1784.

EL REGRESO DE LA ESCUADRA DE LOS BAJELES DEL MAR DEL SUR

- Del ramo de naipes: 20.000 pesos.
- Del ramo de artillería: 10.000 pesos.
- Del Cuerpo de Marina: 55.033 pesos, 4 reales.
- De la Real Orden de Carlos III, por pensiones cargadas a la mitra y Cabildo de Chile: 14.980 pesos, 6,5 reales.
- Del ramo de condenas y multas de Chile: 701 pesos, 6 reales.
- De redención de cautivos: 50.570 pesos.

Además, de los Santos Lugares, 33 barras de plata con 5.311 marcos y siete onzas, con un valor de 45.911 pesos y cuatro reales; 26 barretones y un tejito de plata con 2.186 marcos, cinco onzas y un adarme, y en ellos incluidos 50 marcos, siete onzas, una ochava, cuatro tomines y 9,66/88 gramos de oro. Y dos cajoncitos rotulados al R. Ntro. Sr. que contienen principales de plata y oro vendidos en esta Real Casa de Moneda.

B) A particulares:

- En plata y oro acuñado: 6.853.015 pesos, 3/4 reales.
- En barras de plata, tejos de oro, plata labrada, piedras de mineral y alhajas: 111.698 pesos, 1/2 real.

2. Frutos:

A) De Su Majestad:

31 cajones de cascarilla para la Real Botica con 3.110 libras, cuatro cajones de Peje Tollo con 16 arrobas y 73 cajones con productos naturales de la zona.

B) Particulares:

1.752 barras de cobre con 3.195 quintales y 25 libras; 407 cajones de cascarilla con 75.635 libras; 84 zurroneos de cacao de Guayaquil; 20 cajones de cascarilla; siete cajones de cacao de montaña (27 arrobas, ocho libras); un cajón de Calaguala; dos zurroneos de Yerba Culer; un fardo con una alfombra hecha en Cuzco; un cajón con plumeros; un cajón con una pintura; cuatro cajones con curiosidades y guaqueros indios; un cajón con una momia índica, y seis fruteritos de piedra de Huamanga.

San Pedro de Alcántara:

- Carga para el rey: 135 cajones de cascarilla; 1.200 quintales, 22,5 libras de cobre.
- Resto a fletar: 319 cajones de cascarilla; 15.799 quintales, 77,5 libras de cobre.

1. Plata y oro: 7.487.913 pesos y cuatro reales.

A) Del Estado:

plata acuñada, 309.691 pesos y siete reales; plata en pasta, 55.794 pesos.

B) Particulares:

plata y oro acuñado, 7.000.796 pesos y siete reales; plata labrada, 121.631 pesos.

2. Frutos:

A) Del rey:

1.200 quintales y 22,5 libras de cobre; 135 cajones de cascarilla de 550 arrobas y cuatro libras; cuatro cajones de Peje Tollo con 16 arrobas; diez cajones de Canchalaina con 27 arrobas y once libras; dos cajones de Balaimo Peruviano con cinco arrobas y 19 libras; un cajón con huevos petrificados; 53 cajones con productos naturales de la zona; seis estufas con 28 macetas; tres cajoncitos con cebollas o plantas de ellas, y dos cañones de bronce, uno de 24 y otro de cuatro.

B) Particulares:

12.150 quintales y 72 libras de cobre; 1.050 cajones de cascarilla con 8.339 arrobas y 13 libras; 559 arrobas de cacao de Guayaquil; 12,5 libras de Calaguala; 14 libras de Canchalagua, y 12,5 libras de Yerba Culer.

Santa Paula:

- Carga para el rey: 336 cajones de cascarilla.
- Resto a fletar: 100 cajones de cascarilla; 7.000 quintales de cobre.
- Carga transportada (11): 1.507 barras de cobre con 2.776 quintales; siete cajones de Calaguala con 32 arrobas; 379 cajones de cascarilla con 2.342 arrobas; 163 zurroneos de cacao con 946 arrobas; 197.561 pesos de oro en cruz; 815.322 pesos de plata en cruz; 45.861 pesos de 5.792 marcos y cinco onzas en plata labrada y en barras, y un cajoncito con monedas de plata y oro para Su Majestad.

La carga de estos tres buques la encontramos en la correspondencia de Escobedo (12). La mayor parte de los fletes concedidos al comercio la cubre en este viaje el comerciante Antonio López Escudero. Además, en esta ocasión se embarcan los resultados de la expedición botánica de Mr. Dombey y los boticarios.

Mr. Dombey fue un médico francés familiarizado con el estudio de la botánica, elegido por la Academia de las Ciencias de París con permiso del monarca español Carlos III para recuperar los materiales dejados en el Perú

(11) A. G. I.: Indiferente General 2529. Expediente 122.

(12) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 232. Carta de Escobedo a Gálvez, de 16-3-84.

por Joseph de Jussieu, uno de los miembros de la expedición franco-española de 1735 para medir y estudiar la superficie terrestre del Ecuador, de la que formaron parte Jorge Juan y Ulloa.

José Gálvez, ministro de Indias, agregó a esta expedición dos botánicos españoles —Hipólito Ruiz y José Pavón— y dos dibujantes —Brunete y Gálvez—. Esta expedición enviaba muestras de los estudios realizados y materiales recolectados periódicamente a España. Uno de los envíos iba embarcado en el *San Pedro de Alcántara*, perdiéndose totalmente en el naufragio (13).

La presencia de botánicos en las expediciones americanas responde a una necesidad de renovación científica en la España borbónica en el campo farmacéutico y en la política comercial con las colonias (14).

Volviendo a las tres naves, el virrey del Perú dio providencias para que éstas zarparan en enero de 1784; pero esto no fue ejecutado al tener las embarcaciones más averías de las previstas y por la escasez de maestranzas en El Callao, pues éstas habían sido embarcadas en las naves particulares que llevaban de regreso a Panamá a dos regimientos.

El 7 de febrero de 1784, Antonio Bacaro escribe a José de Córdoba comunicándole la orden del virrey de que se den a la vela las tres naves el día 19. Para ello éste podía pedir cuanto necesitase. Al día siguiente recibe la respuesta; de nuevo le solicita, como en repetidas ocasiones lo había hecho de palabra, gente de mar, ya que su tripulación era escasa y entre ella había bastantes enfermos, por lo que sólo cuenta para terminar los trabajos con la tercera o cuarta parte de la tripulación (15).

De nuevo, otra real orden, ésta del 24 de febrero de 1784, conminaba a los buques de la escuadra a efectuar el regreso a Cádiz con los caudales, y sin dilación, para evitar gastos al erario. Las que no estuviesen en condiciones de realizar el trayecto se venderían a particulares o serían desguazadas. El navío *Santiago La América* y la urca *Montserrat* estaban en muy malas condiciones, por lo que se decide que el material reunido para su arreglo se utilice para acondicionar al *San Pedro de Alcántara*. El coste de esta reparación importó 116.655 pesos de plata fuerte y dos reales (16).

Bacaro ordena la salida a la mar, tras esta demora, para el día 8 de marzo, pero por la correspondencia entre éste y Córdoba (17) sabemos que problemas diversos van retrasando la partida.

El 4 de marzo Córdoba ve imposible que pueda darse a la vela cuatro días más tarde, pues aún no ha recibido la leña de estiba solicitada para completar

(13) Del Pino Díaz, Fermín, y Guirao de Vierna, Ángel: *Las expediciones ilustradas y el Estado Español*, en «Ciencia y Contexto Histórico Nacional en las expediciones ilustradas a América». CSIC. Madrid, 1988; pág. 41.

(14) Puerto Sarmiento, F. J., y González Bueno: *Renovación sanitaria y utilidad comercial; las expediciones botánicas en la España ilustrada*, en Ciencia y Contexto... (op. cit.); pág. 129.

(15) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 232.

(16) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 450 de Escobedo, de 5-4-1785.

(17) A. G. I.: Indiferente General 2529.

la aguada, y la carga para el consumo en el viaje. Expresa la necesidad de recibirla por lo avanzado de la estación y por ir las naves muy cargadas.

El día 16, sin haber tenido respuesta a la petición realizada, vuelve a comunicarle que el *Peruano* puede comenzar a recibir la carga de plata registrada a partir del día siguiente; al no tener respuesta, el día 18 vuelve a escribirle, encargando a su ayudante de órdenes, el alférez de navío Josef Escobar, que la entregue en mano, pidiéndole que no se demore más la carga de la plata registrada para el *Peruano* y el *Alcántara*. Habría que zarpar antes de final de mes por estar muy avanzada la estación y ser peligroso el paso por el cabo de Hornos. En ésta le comunica que sólo le queda embarcar el rancho y el ganado que ya están en la playa. Insiste en que no es prudente demorar la salida por el peligro del mal tiempo, pues entre ambas naves llevan de 16 a 18 millones de pesos de registro.

Ante la ausencia de contestación, vuelve Córdoba a escribir a Bacaro el día 28, insistiendo en la premura de la salida para evitar el mal tiempo y comunicándole que ya se han embarcado en ambas naves más de siete millones de pesos. Finalmente, tiene noticias de éste comunicándole que sin falta han de salir rumbo a Cádiz, tanto el *Peruano* como el *Alcántara*, el próximo 7 de abril.

Tampoco esta fecha es la de salida, ya que dos días más tarde aún están en puerto y Bacaro comunica a Córdoba que será el jefe de la expedición, como mandan las Ordenanzas, y que debe salir a la mayor brevedad protegiendo la carga de los enemigos. Le avisa, además, de que ha de conseguir conserva para estos barcos, como mandan las Reales Órdenes. Este mismo día 9 le responde éste diciendo que partirá en el mismo momento que tenga a bordo todo lo que ha solicitado anteriormente, además de un armero que le es muy preciso.

El día 10, Córdoba, como jefe de la expedición, comunica al brigadier Fernández Bedoya, comandante del *San Pedro de Alcántara*, que desea salir el día 11; desea saber si esta nave podrá zarpar o si necesita algo para ello. Si no existe ninguna objeción, le remitirá las señales y documentos de la Comisión. El mismo día le responde Bedoya que hasta el lunes por la mañana no terminará la aguada, retrasada por estar fuera la lancha y no haberla podido embarcar a causa del estado de la mar. Se queja, también, de tener poca «vasijería» —apenas 580 pipas y viejas— que no le bastarán, aunque la tripulación vaya racionada, ya que transporta muchas plantas vivas, que hay que regar a diario, y presidiarios. Además, le faltan otras menudencias que, aunque las había comunicado al ingeniero del Detall, éste aún no las ha suministrado.

Tras recibir estas noticias, le avisa de que recibirá de Bacaro, no obstante, órdenes para darse a la vela. En la carta, empero, le comunica algunas normas a seguir durante la travesía; los barcos no deben separarse durante ésta, ya que la carga de plata que transportan, de 18 millones, atraerá al enemigo; además, la navegación es larga y difícil, por lo que hay que prever que puedan aparecer enfermedades y epidemias. Si se encuentran en el mar, recalarán en

las islas Terceras y cabos de San Vicente y Santa María para defender el tesoro. En la misma comunicación le incluye las señales que habrán de observar en la navegación, la derrota a seguir en caso de separación y el «rendebú» (*sic*).

El día 11, Córdoba en persona sube a bordo del *San Pedro de Alcántara* para supervisar que todo esté dispuesto para zarpar el día siguiente. Al no encontrar en el mismo a su comandante, ordena al oficial de guardia que reúna a los oficiales de cargo, con objeto de saber en qué condiciones se encuentra el buque. Estos le informan de que todo está preparado para darse a la vela; ese mismo día se esperaba embarcar la vasijería que estaba en la aguada y la mitad de las gallinas para la comida de dieta, que estaban en la playa esperando ser recibidas por el despensero.

En vista de que las naves se encontraban listas, Córdoba lo comunica a Bacaro en espera de recibir los pesos que habían de embarcar y la orden de salida, que esperaba poder señalarse para el día siguiente.

El día 12, Fernández Bedoya comunica a José de Córdoba que se encuentra a bordo y su barco dispuesto para darse a la vela; al mismo tiempo, vuelve a quejarse de la escasez de «pipas y cuarterolas» venidas de la aguada, pues prevé un consumo de cuatro pipas diarias, de que le falta la mitad de las 600 gallinas que había de embarcar y de que aún no le han entregado los pedidos los ingenieros del Detall.

Finalmente, tras pasar diez meses desde que se dio la primera real orden tendente a ello, zarpan de El Callao el *San Pedro de Alcántara* y el *Peruano*.

En el primero de estos se embarcan los presos indígenas que habían participado en la revolución independentista del cacique Tupac Amaru, descendiente de los incas, que se había levantado en armas en 1780 contra la dominación española. Entre los apresados iban algunos familiares del mismo.

El estado de las embarcaciones, la excesiva carga y lo avanzado de la estación para iniciar tan larga singladura, hacen que pronto empiecen a surgir dificultades.

El *San Pedro de Alcántara* decide regresar, por las averías sobrevenidas cuando se encontraba a los 43° 30' de latitud Sur (prácticamente al sur de la isla de Chiloé), a Concepción de Chile, pasando el navío de la ensenada de Quiriquina al puerto de Talcahuano; allí es amarrado bajo el cañón del fuerte de Gálvez y comienza su descarga a fin de poder reparar los daños (18).

El día 23 de junio se le proporcionan al maestre de la plata del navío, Gaspar de Amenabar, en Talcahuano, almacenes y bodegas para guardar la carga, al mismo tiempo que gente armada para que la proteja. Pero quedaba otra cuestión por resolver. El maestre de campo general de las Fronteras de Chile, Ambrosio Higgins, negaba el permiso para que fuese desembarcada la familia de Tupac Amaru que iba presa. Abundaban, a decir de aquél, en la zona indios revoltosos con caudillos infieles y alborotadores que podrían acabar con la tranquilidad de la zona al tratar de rescatar a los indios cautivos.

(18) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 52.

Ante este peligro recomendó Higgins que se extremasen las medidas de seguridad; así, se aislaron los presos mestizos e indios del país y se enviaron dos destacamentos a defender el barco, uno de Infantería y otro de Dragones que se encargaría de la pólvora. Otra disposición fue embarcar a los presos en la urca *Montserrat*, mientras se procedía a la reparación del *San Pedro de Alcántara*. Todas las disposiciones ejecutadas fueron comunicadas por Higgins al virrey del Perú por medio del paquebote *Perla Chilena*, que hacía el trayecto entre Talcahuano y El Callao, y de nuevo, con fecha del 23 de junio, en el navío de comercio *Santa Bárbara*. La primera comunicación no llegó a su destino.

Al conocerse la noticia de las averías sobrevenidas al *San Pedro de Alcántara* y su regreso a Talcahuano, el comercio recibió un duro golpe al ver que sus fletes no llegaban a su destino; en vista del perjuicio que sobrevenía tanto a estos como a la misma corona, se dieron providencias para una pronta reparación, a la vez que se iniciaba una investigación para averiguar las verdaderas causas del retorno (19).

Cumpliendo esta orden del virrey, Bacaro, comandante general de los bajeles del Sur, inició la causa. Recluyó en el navío a su comandante y oficiales para que la reparación se siguiese de cerca y atentamente, y tomó los diarios de todos estos y los de los pilotos para examinar todas las posibles causas.

El origen de los desperfectos, según reflejó la investigación, se debió a la mala estiba de la carga, que hacía balancear peligrosamente la embarcación. Según las ordenanzas, la responsabilidad era exclusivamente del comandante, ya que los oficiales se limitaban a obedecerle por su cargo y experiencia.

El brigadier Fernández Bedoya, comandante del navío, enfermó en el ínterin y, trasladado al hospital de Bellavista, falleció sin haber podido justificar su conducta. Al faltar la justificación de su proceder por parte del acusado, no pudo ultimarse el proceso; lo averiguado se remitió al capitán general de la Armada, siguiendo las ordenanzas, para que diese cuenta de los hechos al rey y éste dispusiese lo justo.

Paralelamente, para acelerar las obras de reparación, se nombró un nuevo comandante, cargo que recayó en el brigadier Manuel de Eguía y se consiguieron 30.000 pesos para efectuarlas; éstos fueron entregados por los oficiales de la Real Hacienda, por orden del visitador general Escobedo, al comandante de la Escuadra, quien a su vez los había solicitado al virrey, a cuenta del presupuesto de Marina (20).

Pero este dinero se agota pronto. Para continuar las obras, la tesorería de Marina tuvo que recibir 164.933 pesos y seis reales (21).

La Real Hacienda estaba sumida en la penuria y se necesitaba con urgencia que el navío estuviese operativo, para que no se perjudicasen más los intereses de los comerciantes y los del rey.

El día 16 de noviembre, el visitador general, Escobedo, comunicaba al

(19) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta del virrey Croix a Gálvez, de 18-12-1784.

(20) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta de Escobedo a Croix, de 2-10-1784.

(21) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta del 11-11-1784.

virrey Croix que finalmente saldría hacia España el *Alcántara*, tras recoger los caudales dejados en Concepción (Talcahuano). La fecha de su segunda salida no coincide en la documentación manejada. Fernández Duro la sitúa en septiembre de 1784 (22); Escobedo da diversas fechas en las cartas, situándola el 22 y el 24 de diciembre del mismo año (23).

Lo cierto es que en el mes de marzo de 1785, el *Alcántara* aún sigue en el mar del Sur, en Talcahuano (24). El problema que impide la salida en esta ocasión es la falta de tripulación, ya que la marinería prefería enrolarse en las naves mercantes antes que en las del rey, sobre todo desde que se había publicado el decreto del Librecomercio. Sobre el problema de las matrículas de mar es interesante consultar el manuscrito 440 del Archivo del Museo Naval.

Aunque se reclutaba marinería por el sistema de levas, mucha solía desertar y adentrarse en el interior del país para evitar tener que pasar a España, enfrentándose, para ello, a un largo e incierto viaje. Muestra de ello lo tenemos en las *Datas de Sueldo* de los libros de contabilidad, donde aparecen asientos por los pagos realizados a los soldados que entregaban a las autoridades marineros desertores; en 1781 la recompensa por capturar a un desertor de la escuadra ascendía a 160 reales, mientras que un colchón costaba cuatro reales; una manta, 20; la fanega de frijoles, 20, y una gallina, 2,5 reales (25).

El comandante del *San Pedro de Alcántara*, Eguía, tuvo que sustituir en Talcahuano 86 hombres; 38 marineros y el resto de «guazos» del país; murieron 45 de viruelas y tuvo ocho desertores —seis tripulantes y dos hombres de la guarnición—. Planeó darse a la vela, si el tiempo no lo impedía, el primero de abril de 1785 (26).

Al realizar la carga y estiba del buque se vio obligado a dejar en tierra parte de aquélla; en total, 216 cajas de cascarilla.

El destino de este buque fue trágico. La noche del 2 de febrero de 1786, estando sobre las costas de Portugal, chocó contra una peña y se hundió, muriendo 14 jefes y oficiales, y 152 individuos de marinería, tropa y algunas mujeres que viajaban como pasajeros. El comercio de Cádiz y Su Majestad enviaron rápidamente al brigadier Francisco Muñoz y Goosens para salvar el tesoro. Lograron recuperar 7.286.000 pesos de oro y plata y 6.625 barras de cobre. El 19 de junio se saca a tierra la quilla del barco y apenas quedaba por rescatar un 5 por 100 de la carga (27).

El navío *Peruano*, comandado por Córdoba, continuó su viaje hacia Cádiz una vez que el *Alcántara* decidió regresar a Concepción. Sus problemas aparecen a la altura del cabo de Hornos, a los 59° 41' de latitud Sur; a los 58° 51', según su diario de navegación, se le rompe la cabeza del timón verticalmente hasta la pala, logrando con dificultad alcanzar los 36° 32' y pensando entrar en

(22) Fernández Duro, Cesáreo: *Op. cit.*, pág. 353.

(23) A. G. I.: Indiferente General 2529. carta 394, de 7-1-1785, y Carta 406, de 20-1-1785.

(24) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 450.

(25) A. G. I.: Lima, 1511. Expediente 683.

(26) A. G. I.: Indiferente General 2529. Copia adjunta a la carta 226, de 30-3-1785.

(27) Fernández Duro, Cesáreo: *Op. cit.*, pág. 353.

el puerto de Montevideo; pero el mal tiempo, unido a la avería, hicieron que llegara a los 27° de latitud Sur, a unas 200 leguas de la costa, el día 9 de julio de 1784. A esta altura divisan una saetía catalana con rumbo a Montevideo, por lo que el jefe de la expedición decide enviar noticias y una copia del «diario de navegación» al virrey del Perú y a Gálvez a través de ella.

El «diario» relata las incidencias del viaje hasta el día 15 de julio y muestra los desperfectos ocurridos al navío. Hasta la fecha habían muerto 23 hombres a bordo —entre ellos se contaba al hijo de Tupac Amaru— y alrededor de 40 estaban enfermos (28).

Tras avistar la saetía, continúan su rumbo, y debido a un fuerte viento «pampero», el día 4 de julio arriban a San Sebastián de Río de Janeiro. Al llegar frente a los castillos que guarecen dicho puerto, solicitó al virrey portugués permiso para entrar a puerto a fin de resguardarse del mar y alegando llevar averías.

Tras ser inspeccionado el navío por el intendente general del oro y la Real Hacienda, según ordenanza del rey portugués con respecto a las naves extranjeras que tocaran sus puertos americanos —formalidades nuevas y desconocidas para el jefe de esta escuadra española— entraron a puerto y tuvieron todo tipo de facilidades; los enfermos y heridos fueron internados en hospitales, los presos se custodian en la prisión real, los frutos y caudales se depositan en oficinas del erario, Casa de la Moneda y Palacio Virreinal, sitio seguro y próximo al muelle...

Al punto, Córdoba, como jefe de la expedición y como mandan las ordenanzas, formó una Junta para reconocer las averías y proceder a su reparación con prontitud. Esta lo integraban el capitán de fragata y bandera don Benito Ximénez de Guzmán; su segundo, el capitán de fragata Antonio García del Postigo; los tenientes de navío Pedro Colmenares y Miguel Quadrado, el teniente de fragata Prudencio Gastañaduy, el contador habilitado José Vargas Machuca y maestros carpinteros y calafates.

De otro lado, Córdoba intenta por todos los medios que la noticia de su arribada a este puerto sea conocida, para no inquietar al comercio y autoridades españolas, pensando que el retraso pudiese interpretarse como un desastre irremediable. De ahí la variedad de caminos por la que dirige su correspondencia.

Al no tener prevista la salida próximamente de este puerto, ningún barco con destino a Lisboa, que pudiese llevar noticias de su paradero, decide mandarlas en un barco que salía hacia Río Grande, ya cerca de la frontera con Uruguay, dirigida al virrey de Buenos Aires, quien a su vez la transmitiría al rey español. En ésta, fechada el 14 de agosto, le comunicaba que estaban ultimando la descarga del navío para proceder a su reparación con la mayor brevedad, pensando que podrían zarpar para la península en el mes de diciembre (29).

(28) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 92.

(29) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta de Echenique a Gálvez, de 21-8-1784.

Un mes más tarde, el 27 de septiembre, la tercera nave que formaba la expedición, la fragata *Santa Paula*, recalca en este puerto pensando reparar los daños que traía antes de cruzar el Atlántico. Córdoba, empero, decide seguir adelante y no esperar la compostura de ésta por el retraso que supondría. Una vez finalizadas las obras, Córdoba larga velas y llega a Cádiz. En marzo se halla en la isla de León, como lo testifica su carta de 4 de marzo de 1785.

La fragata *Santa Paula*, comandada por el capitán de navío don Benito Antonio Lira, salió de El Callao el 25 de mayo de 1784 rumbo a Cádiz. Cerca del Cabo de Hornos, debido a los fuertes vientos y golpes de mar ocurridos, observaron que entraba agua por la amura de estribor hacia proa, deteriorándose las jarcias y velamen que se hallaban en el pañol del primer contraamaestre. Esto se atribuyó a la mala distribución de los imbornables, que impedían desaguar los recios golpes de mar sobre la cubierta.

El 31 de agosto se perciben terribles golpes del timón contra su codaste y se decide lanzar un bote al agua para descubrir la causa de éstos. La herrumbre se había comido los clavos, planchas y abrazaderas. La caña del timón estaba formada por dos grandes planchas de hierro aseguradas por cuñas, también de hierro, embutidas a fuerza de golpes de mandarría y de forma distinta a las que se construían para nuestras fragatas. Necesitaban una reparación urgente, y para ello deciden recalar en Río de Janeiro el puerto más cercano, dada la imposibilidad de efectuar este tipo de reparación navegando.

Además, los fuertes vientos del sudeste habían rendido el mastelero de gavia desde su tamborete hasta lo último de su caz, y se había perdido durante la noche un botalón de alas y otro rastrero.

Por estas causas arriban a Río de Janeiro el 27 de septiembre, siendo bien atendidos por las autoridades portuguesas y recibiendo todo tipo de facilidades. A su llegada a este puerto, llevan 40 enfermos a bordo, habiendo muerto durante el trayecto siete personas (30).

Es interesante el documento de este expediente, realizado a bordo del navío *Peruano* por el comandante de la citada fragata, fechado el 4 de octubre de 1784. En él nos muestra el estado de la fragata tras arribar a Río de Janeiro. Podemos encontrar en él múltiples informaciones: número de tripulantes, nombre de jefes y oficiales de la dotación, pertrechos que portaba, armas, características técnicas del buque, estiba y víveres. Su carga nos muestra la diferencia existente con el arqueo presentado antes de zarpar de El Callao al superintendente de la Real Hacienda del Perú.

Pero regresemos al virreinato del Perú. Desde que se había iniciado la operación de regreso a Cádiz de estos tres buques de la escuadra, hasta que finalmente iniciaron la definitiva singladura, habían recibido de las Cajas Reales de Lima 331.789 pesos de plata fuerte y seis reales, sin contar el gasto de subsistencia, que llegó a ascender a 658.556 pesos (31).

(30) A. G. I.: Indiferente General 2529. Expediente 122. Anexo a la carta de Córdoba a Gálvez, de 4-10-1784.

(31) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 450.

Aún quedaban por regresar otras naves que habían formado parte de la escuadra de los bajeles del mar del Sur. La real orden de regreso, de 24 de febrero de 1784, vuelve a repetirse el 24 de junio. Pero el cumplimiento de ésta no es posible por mor del estado en que se encuentran las embarcaciones, la escasez de presupuesto y la falta de operarios, unida a la de los materiales necesarios para su reparación. Se duda entre vender las naves o arreglarlas y se procede a estudiar lo más conveniente al erario.

La urca *Montserrat* y el navío *América* eran los buques que tenían aprobado, en esos momentos, el presupuesto para ponerlas a punto, a fin de iniciar la singladura; pero la vuelta a Talcahuano del *San Pedro de Alcántara* hizo que los pertrechos reunidos para la reparación de aquéllos se utilizase para aprestar con urgencia a éste.

De otro lado, la urca tenía oferta de compradores, por ser muy útil para la carga, pero el *América* no. Las dudas sobre la venta o reparación de estos buques se puede seguir en la correspondencia mantenida entre el virrey del Perú, Croix, y el superintendente Escobedo. Éste opina que sería más ventajoso que ambos buques saliesen rumbo a Cádiz llevándose consigo a todas las gentes de la Marina. Con ello se lograría evitar el pago que la Aduana hacía a ésta, para su mantenimiento y el de sus barcos, suponiendo un gran alivio para las arcas reales.

La forma de lograr poner operativos a ambos buques sería hacer la recorrida que necesitase el *Montserrat* para la travesía, exigiendo para ello a su comandante que diese el presupuesto real de la obra y la fecha de terminación de la misma, así como la de salida hacia Cádiz. Una vez en este Departamento podría ser arreglada enteramente, ya que allí los costes serían tres veces menores. Con respecto a la *América* —piensa Escobedo— se podría llegar a un arreglo con los comerciantes para que ellos mismos la fletasen a Cádiz, para allí proceder a su recorrida. Alega Escobedo que éstos estaban acostumbrados a realizar este viaje en naves más viejas que las de guerra.

El 26 de febrero de 1785 el comandante del *América* remite a Escobedo el presupuesto para la carena de la nave. Lo fija en 100.000 pesos y la duración de la obra en ocho meses. Apunta, además, que el coste se podrá amortizar si regresa a Cádiz, una vez realizada la obra, cargado como una nave mercante. Escobedo da su aprobación, aunque señala que si, llegada la fecha prevista para la terminación de la misma, no está ultimado, o si se aumenta el presupuesto, suspenderá la obra y obligará a todo el personal de Marina a embarcarse en naves mercantes rumbo a España. Se fija la fecha de regreso para diciembre de 1785.

Así, pues, se inician las obras de apresto de la nave, pero Escobedo muestra su escepticismo con respecto a las promesas de pronta salida y a los presupuestos presentados. Su experiencia le ha enseñado que éstos se superan una vez comenzadas las obras, las cuales se eternizan. Además, se queja de la poca voluntad de la gente de la Armada para dejar el virreinato. Alega que es de dominio público esto y la dejadez que mostraba ésta, ya que se desprendía de los útiles necesarios para la carena de la nave, vendiendo las maderas que

podían utilizar al dueño del mercante *Aquiles* y construyéndole un bote al señor comandante, cuyas maderas doradas y pinturas suponían unos miles de pesos, gasto superfluo si se pensaba emprender una travesía transoceánica (32).

En la misma carta, muestra lo insostenible de la situación. Para pagar las carenas y sueldos de la Marina se ha tenido que echar mano de la Casa de la Moneda y de la renta de Tabacos de 200.000 pesos, tras haber agotado los que había en la Aduana, donde en la actualidad no quedaban más de 22.119 pesos y un real y medio, a pesar de ser este ramo el más saneado. Otro problema se suma al económico: la falta de tripulación debido a que la marinería prefería embarcar en las naves mercantes, que navegaban más rápido y con mejor sueldo, ya que necesitaban menos personal.

Mientras tanto, la urca *Montserrat* continúa navegando y transportando tropas desde El Callao a Arica (al 2.º Batallón del Regimiento Extremadura, destinado por el virrey de Buenos Aires a La Paz), llevando pertrechos a Talcahuano.

La real orden del 3 de junio de 1785 parece alegrar a Escobedo. Se ordena a Bacaro y a su escuadra regresar a la península como sea (33). Igualmente, se ordena que se proceda a la venta de la urca *Montserrat*.

Dos días después (34), vuelve a quejarse Escobedo a Gálvez de las dificultades económicas. Amén de los 100.000 pesos necesarios para carenar el *América*, la Marina había recibido 40.311 pesos y dos reales y medio, para pago de la tripulación del *América*, *Montserrat* y *Princesa de Aragón*, por los haberes vencidos en el primer tercio del año; 10.400 pesos por las raciones de diaria del primero y tercero hasta el segundo tercio; 13.855 pesos por los víveres reunidos para las comisiones realizadas por el segundo; 2.700 pesos por gratificaciones de mesa y criados de oficiales; 500 para reemplazar medicamentos; 4.000 para posibles gastos en los puertos que se hayan de tocar; 2.000 para devolver lo que, del fondo para la carena del *América*, se dieron al comandante del *África* por gastos de su comisión; 6.870 pesos y tres reales para pagar al asentista de jarcias por el material que entregó; 2.000 para gastos menores de almacenes y 640 para los del despacho del Ministerio.

En total, había entregado 83.276 pesos y 5,5 reales.

Con tantos pagos disminuían los caudales de las Arcas Reales y la situación de las mismas empeoraba al decrecer los ingresos de la Aduana, por la falta de naves que viniesen de Europa; hay que tener en cuenta, además, que en las naves de guerra y comercio, desde abril de 1784, habían salido del virreinato 22.567.241 pesos y dos reales de plata y oro amonedado.

La situación era penosa. El 6 de agosto de 1785, una real orden dirigida a los virreyes de Nueva España, Santa Fé, Buenos Aires y Lima, concede a éstos, como representantes reales, disponer de los buques de la Real Armada

(32) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 92.

(33) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 394.

(34) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 499.

para que regresen a España. Sigue diciendo que, cuando vean que los comandantes de éstos se demoran en el regreso, por miras particulares, deben hacerse obedecer por ser autoridad de rango superior.

Es a partir de este momento cuando se empieza a pensar en serio en el retorno a España, ya que está dictada la sumisión de la autoridad militar a la del virrey. El 28 de octubre de 1785 se ordena, pues, a Bacaro, que se suspendan las obras de carena que se efectuaban al *Montserrat* y que sus tripulantes pasen al *América*, así como todo el personal de Marina, que saldrá para Cádiz en él (35).

El *América* aún no había terminado su carena; es más, el 28 de septiembre el presupuesto ascendía ya a 537.372 pesos (36). Y llegó diciembre, fecha en que se cumplía el plazo impuesto para finalizar las obras y debía emprender el viaje. La nave continuaba en el dique.

Los comerciantes se quejaban en el Consulado de los perjuicios que le causaban la demora en la salida de sus mercancías y caudales; crecían sus seguros, aumentaban los gravámenes de los premios... y pidieron que se les dejase fletar sus cargas en naves del Librecomercio, a razón de 1.000 pesos por tonelada, apoyados en la real orden de 15 de mayo de 1785 (37).

Finalmente, éstos obtienen autorización del virrey y el fiscal del Comercio para utilizar dos naves mercantes que saldrían en el mes de marzo, por ser la estación más segura, y por dejar hueco al *América*, si finalmente salía ese mes también.

En marzo, terminada la carena, se procede a habilitar al *América*; Bacaro quiere una tripulación de 200 marineros europeos, pero se muestra contrario a que éstos se recluten por el sistema de levas. Alega a que los más peritos se esconden para así poder embarcarse en naves mercantes, que les dejan más beneficios. Logra, finalmente, que se le conceda la facultad de elegirlos por sí mismo y que se ponga a su disposición tropa de guarnición para capturarlos. De esta forma, y con gente traída desde Concepción, se completa la tripulación.

El día 16 de marzo de 1786 se cierra el registro de plata que transportaría el navío y se publica la salida de éste para el día 20. Pero una vez más comienzan las demoras y excusas para zarpar, viéndose obligado el virrey a esgrimir la real orden de 6 de agosto de 1785, que supeditaba la autoridad de la Marina a la suya. De esta manera obligó a que se cumpliese y dispuso que ningún oficial abandonase la nave hasta que estuviese lista para darse a la mar.

Como otras tantas veces, en honor a la verdad, esta última demora no se debió a los «individuos de la Marina». La razón fue que Bacaro solicitó 22.244 pesos y siete reales y medio para sufragar los últimos gastos destinados a la habilitación del navío, que la Junta de Marina consideraba indispensables. El virrey Croix suspendió la entrega de estos caudales amparado en la real orden

(35) A. G. I.: Indiferente General 2529. Copia 2 de la carta 613.

(36) A. G. I.: Indiferente General 2529. Copia 2 de la carta 614.

(37) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 614. Carta de Escobedo a Gálvez, de 5-3-1786.

de 22 de septiembre de 1785. Esta decía que entregar dinero a la Marina, sin que se solicitase por la vía de Indias, sería penado pagándose del propio bolsillo. Tras consultar a Escobedo, como superintendente delegado de la Real Hacienda en Perú, se resolvió, a fin de que se pudiese solventar el problema y con ello poderse desembarazar, por fin, de esa Armada, que parecía causar al virrey y a la Hacienda tantos problemas en tiempos de paz, dar al comandante el dinero de la Caja de las Soldadas, para que cubriese los antedichos gastos. De otro lado, esta era la mejor solución, pues, en esas fechas, las Cajas Reales del reino sólo contaban con 8.000 pesos (38):

En definitiva, como las reales ordenes mandan que los barcos de guerra que regresen a España lleven en las Cajas de Soldadas el importe de las pagas de los soldados que venzan durante el viaje, en plata, pareció una buena idea que Bacaro dispusiese de éstas y diese cuentas del dinero gastado al llegar a Cádiz.

Solventadas estas dificultades, el *América* zarpa rumbo a España.

Una vez en la península, el intendente de Marina de Cádiz decide que la tripulación siga en su puesto hasta que se justifique la merma producida en la Caja de Soldadas y se puedan pagar los sueldos. Mientras tanto, consulta a Valdés el 8 de septiembre de 1786 y solicita de su Ministerio la orden de aprobación, para proceder a reintegrar el dinero extraído de éstas en Lima, que ascendía a 177.959 reales y 17 maravedíes de plata fuerte.

El rey decidió que no se abonase ninguna cantidad hasta que el asunto fuese llevado a la Junta de Estado, ya que se estaba reuniendo información acerca de la Armada del mar del Sur.

Debido a las constantes quejas de Escobedo, con respecto al comportamiento de la Marina y los roces surgidos entre éstos y los funcionarios civiles, el rey había optado por encargarle, el 23 de diciembre de 1785, un informe exhaustivo acerca de la conducta y manejos que habían acaecido durante la última guerra, referidos al personal militar que había estado destinado en esos puertos del mar del Sur; asimismo, había de averiguar las causas de las malas carenas realizadas a ésta en barcos de guerra; la verdadera razón de la arribada a Río de Janeiro de los buques *Peruano*, *Alcántara* y *Santa Paula*; los manejos de los oficiales y comandantes con respecto al comercio y en detrimento de la Real Hacienda, y en qué puntos han faltado a sus obligaciones, para poder tomar medidas en lo sucesivo.

Prácticamente, al año de haberse solicitado, el intendente de Marina de Cádiz, Gutiérrez de Rubalcaba, pudo despedir el equipaje del *América* y pagar el remate con el dinero que venía en la Caja de Soldadas y el que suplió la Tesorería de la Consignación del Departamento. Para efectuar el pago completo a los oficiales mayores y de mar, se formaron presupuestos (39).

Dos cuestiones quedan por reseñar: la primera es que el navío *Aquiles* fue

(38) A. G. I.: Indiferente General 2529. Carta 368 del virrey Croix, de 31-3-1786.

(39) A. G. I.: Indiferente General 2529. Documento 586. Carta de Rubalcaba, del 21-9 de 1787.

armado en guerra en El Callao, el 10 de enero de 1781. Era propiedad del teniente de navío Manuel Calvo, al que se nombró su segundo comandante. Formó parte de la escuadra Guardacostas durante los años que nos ocupan y, por sus méritos y recomendación de Antonio Bacaro, Eguía y Jáuregui, entre otros, fue nombrado comisario de Guerra de los Reales Ejércitos el 8 de agosto de 1795 (40). Por tanto, induce a error Escobedo al considerarlo «mercante».

La segunda cuestión es hacer notar el perjuicio que causó a la Real Hacienda el nuevo Reglamento de Librecomercio, aunque en beneficio de los comerciantes. Por los caudales que salieron de El Callao a bordo de los navíos *Peruano*, *Alcántara* y la fragata *Santa Paula*, se debían pagar en Cádiz, según el nuevo Reglamento, 706.462 reales y 13,5 maravedíes; según la práctica antigua, como certifica el contador general de la Real Aduana de Lima, Francisco Uralde, se hubiese pagado por esta misma carga 1.605.642 reales y 13 maravedíes.

(40) A. G. I.: Estado 75. Documento 94.

(41) A. G. I.: Estado 75. Documento 84.